

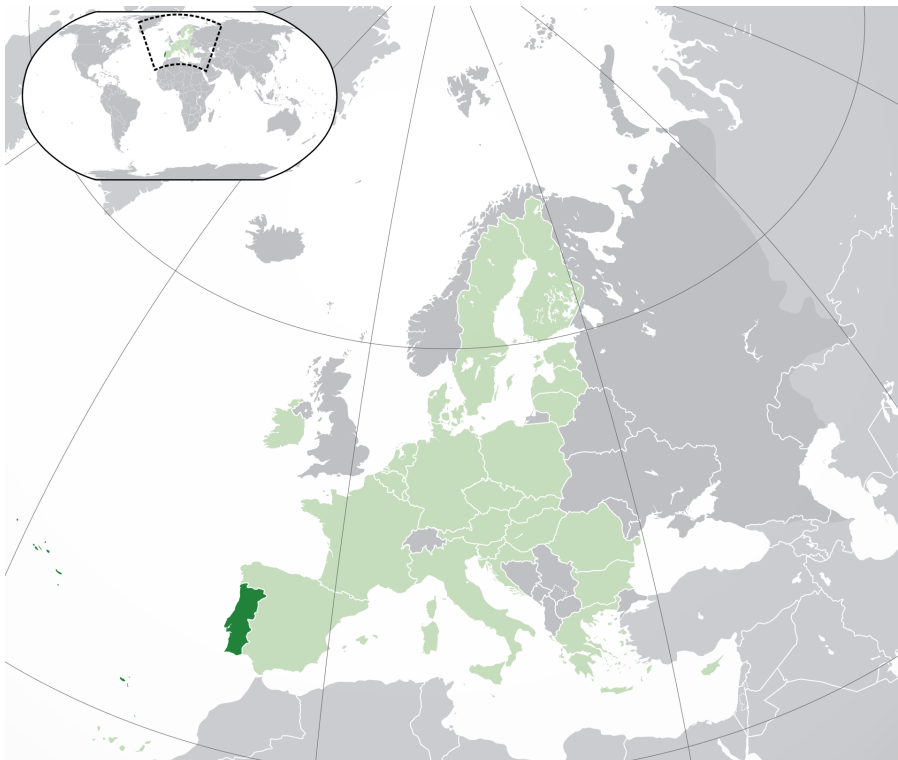


*Comité National Routier*



## ETUDES EUROPE

# Le transport routier de marchandises portugais en 2019





# Comité national routier

avec la collaboration du cabinet  
Conseil, Énergie et Transports

## ETUDES EUROPE

# Le transport routier de marchandises portugais en 2019

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM portugais publiée en 2014, cette étude menée en 2019 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Comité national routier - Paris

[www.cnr.fr](http://www.cnr.fr) – [cnr@cnr.fr](mailto:cnr@cnr.fr)

La carte de couverture est issue de <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:EU-Portugal.svg>



## RESUME

Le TRM portugais reste marqué par une forte activité internationale représentant plus des deux tiers de l'activité totale du pavillon. Depuis 2014, date de la précédente étude du CNR, le secteur du TRM portugais connaît des évolutions importantes sur le plan social. La nouvelle convention collective (CCTV) signée le 8 août 2018 instaure une augmentation des minima légaux (salaire brut de base, ancienneté, complément de salaire, indemnités de déplacement) mais aussi une nouvelle classification, celle du « conducteur ibérique ». Changement également à souligner, le paiement de deux heures supplémentaires par jour (clause 61) qui vient remplacer l'ancienne « clause 74 ». Auparavant appliqué au seul transport international, le paiement de ces deux heures supplémentaires devient obligatoire pour tous les conducteurs routiers, quel que soit le type de transport (à l'exception de ceux conduisant des véhicules de moins de 7,5 tonnes). Au bilan, le coût total du conducteur augmente de +2,7%/an en moyenne entre 2014 et 2019, pour un coût total s'établissant à 29 979 €/an en 2019.

Outre le poste conducteur, le poste assurances a augmenté par rapport à 2014 de +41,3 %, de même que les péages (+9,2 %) et le coût de détention (+16,8 %). Ces hausses sont toutefois compensées par la baisse du coût annuel du carburant, premier poste de coût des transporteurs portugais, établi à 43 909 €/an en 2019, en baisse de 14,6 % par rapport à 2014. Particularité notable au Portugal, les transporteurs faisant la demande de « *veículo longo* » ne paient que la moitié de la taxe à l'essieu. Cette pratique semble majoritairement suivie par la profession.

Au final, d'après les calculs du CNR, le prix de revient, hors coûts de structure, d'un poids lourd portugais 40 tonnes affecté à l'international en 2019 reste le même qu'en 2014 à 0,83 €/km.



# SOMMAIRE

<b>RESUME</b>	<b>5</b>
<b>1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES PORTUGAIS</b>	<b>9</b>
<b>1.1 LE TRM PORTUGAIS EN 2018 - DONNEES CLES</b>	<b>9</b>
STRUCTURE DU TRM SOUS PAVILLON PORTUGAIS EN 2018	9
EVOLUTION DU TRM SOUS PAVILLON PORTUGAIS	9
CABOTAGE	10
<b>1.2. LES EVOLUTIONS FISCALES ET SOCIALES DANS LE SECTEUR DU TRM PORTUGAIS</b>	<b>10</b>
RAPPEL DE LA FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM	10
RAPPEL DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	11
<b>2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL PORTUGAIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL</b>	<b>15</b>
<b>2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES</b>	<b>15</b>
VEHICULES	16
MATERIEL	16
CARBURANT	16
ENTRETIEN & REPARATIONS	17
PNEUMATIQUES	17
PEAGES	17
ASSURANCES	17
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	18
COUTS DE STRUCTURE	18
<b>2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE</b>	<b>18</b>
CONDITIONS DE TRAVAIL	18
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	19
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT PORTUGAIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	20
<b>2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL</b>	<b>21</b>
<b>3. BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>23</b>
<b>4. ANNEXES</b>	<b>23</b>





# 1. PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES PORTUGAIS

## 1.1 LE TRM PORTUGAIS EN 2018 - DONNEES CLES

### STRUCTURE DU TRM SOUS PAVILLON PORTUGAIS EN 2018

**Structure du TRM sous pavillon portugais en 2018**

2018	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>156 650</b>	<b>32 963</b>	<b>100,0%</b>	<b>210</b>	<b>2 204</b>
Transport national	131 483	10 530	31,9%	80	881
Transport international	25 166	22 433	68,1%	891	1 323
<i>dont transport international marchandises chargées au Portugal</i>	7 946	7 924	24,0%	997	483
<i>dont transport international marchandises déchargées au Portugal</i>	8 990	7 878	23,9%	876	466
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	5 189	5 518	16,7%	1 063	306
<i>dont cabotage</i>	3 041	1 112	3,4%	366	68

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises portugais reste principalement tourné vers l'international. Son activité internationale représente plus des deux tiers de l'activité totale du pavillon. Les distances moyennes parcourues exprimées en kilomètres confirment le caractère international de longue distance du TRM portugais.

### EVOLUTION DU TRM SOUS PAVILLON PORTUGAIS

**Evolution du TRM sous pavillon portugais en millions de tonnes-kilomètres**

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM*
<b>TOTAL</b>	<b>39 091</b>	<b>35 808</b>	<b>35 368</b>	<b>36 453</b>	<b>32 935</b>	<b>36 555</b>	<b>34 863</b>	<b>31 835</b>	<b>34 877</b>	<b>34 186</b>	<b>32 963</b>	<b>-1,69%</b>
Transport national	17 114	14 424	12 881	12 673	11 180	9 773	10 469	10 791	10 382	10 854	10 530	-4,74%
Transport international	21 977	21 384	22 487	23 780	21 754	26 783	24 394	21 044	24 495	23 331	22 433	0,21%

Source : Eurostat

\*Taux de croissance annuel moyen

L'activité de transport international portugais reste relativement stable sur 10 ans, avec un taux de croissance annuel moyen de 0,21%/an. A contrario, l'activité nationale du TRM portugais décroît fortement, passant de plus de 17 000 millions de tonnes-kilomètres en 2008 à 10 530 millions de tonnes-kilomètres en 2018, soit une baisse moyenne de plus de 4,7 %/an. Le pavillon semble avoir du mal à se relever après l'importante chute de son activité suite à la crise économique de 2008.

## CABOTAGE

### Le cabotage au Portugal

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM
Cabotage au Portugal	5	55	56	30	76	45	39	48	72	53	118	37,18%
Taux de pénétration du cabotage*	0,03%	0,38%	0,43%	0,24%	0,68%	0,46%	0,37%	0,44%	0,69%	0,49%	1,11%	-
Part de marché du cabotage**	0,05%	0,57%	0,63%	0,33%	1,00%	0,59%	0,50%	0,61%	0,96%	0,70%	1,56%	-

Source : Eurostat

TCAM : taux de croissance annuel moyen

\*cabotage sous pavillon étranger / transport national total (transport national total = transport national total + cabotage sous pavillon étranger)

\*\*cabotage sous pavillon étranger / (transport national pour compte d'autrui du pays + transport de cabotage sous pavillon étranger)

Le cabotage réalisé au Portugal a augmenté en 10 ans, passant de 5 millions de tonnes-kilomètres en 2008 à 118 millions de tonnes-kilomètres en 2018, mais les volumes d'activité demeurent très bas avec un taux de pénétration de 1 %.

### Le cabotage sous pavillon portugais dans les 2 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TCAM*
<b>Cabotage sous pavillon portugais</b>	<b>886</b>	<b>494</b>	<b>653</b>	<b>824</b>	<b>904</b>	<b>1 190</b>	<b>1 458</b>	<b>1 199</b>	<b>1 308</b>	<b>1 341</b>	<b>1 112</b>	<b>2,30%</b>
<i>en Espagne</i>	617	273	325	441	441	626	766	658	655	735	533	-1,45%
<i>en France</i>	217	185	267	276	423	452	575	421	513	491	509	8,90%
<b>Part du cabotage dans le transport portugais %</b>	<b>2,27</b>	<b>1,38</b>	<b>1,85</b>	<b>2,26</b>	<b>2,74</b>	<b>3,26</b>	<b>4,18</b>	<b>3,77</b>	<b>3,75</b>	<b>3,92</b>	<b>3,37</b>	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Le cabotage réalisé sous pavillon portugais représente plus de 5 % du transport international routier portugais ou près de 4 % de l'activité totale. Il est réalisé en quasi-totalité en Espagne et en France. L'activité de cabotage réalisée en France a plus que doublé en 10 ans, passant de 217 millions de tonnes-kilomètres en 2008 à 509 millions de tonnes-kilomètres en 2018.

## 1.2. LES EVOLUTIONS FISCALES ET SOCIALES DANS LE SECTEUR DU TRM PORTUGAIS

### RAPPEL DE LA FISCALITE SPECIFIQUE AU TRM

#### Taxe à l'essieu

L'*Imposto Unico de Circulação*, taxe à l'essieu portugaise, s'applique à tous les véhicules avec un taux qui dépend de leur cylindrée et, pour les véhicules commerciaux, de leurs poids. Les véhicules sont ainsi répertoriés en différentes catégories. La catégorie D s'applique aux ensembles articulés Euro VI, 5 essieux (2+3 essieux) avec suspensions pneumatiques. La taxe s'élève à 546 € par an pour cette catégorie de véhicule<sup>1</sup>.

Particularité au Portugal, l'article 5 du Code de l'*Imposto Unico de Circulação* permet aux transporteurs faisant la demande « *veículo longo* » de payer la moitié du montant de la taxe<sup>2</sup>. Plusieurs transporteurs rencontrés recourent à cette pratique.

#### Péages

Le réseau autoroutier portugais s'étend sur 3 065 kilomètres sur un total de 424 000 kilomètres que compte le réseau routier au Portugal. Une partie de ce réseau est équipé de péages électroniques administrés par plusieurs compagnies comme Via Verde. D'après les estimations du CNR, le prix moyen

<sup>1</sup> <https://www.pwc.pt/pt/pwcinforfisco/codigos/isv-iuc.pdf> (page 49)

<sup>2</sup> [https://impostosobreveiculos.info/legislacao-leis/codigo-imposto-unico-de-circulacao-completo-e-actualizado/#Codigo\\_IUC\\_Artigo\\_5](https://impostosobreveiculos.info/legislacao-leis/codigo-imposto-unico-de-circulacao-completo-e-actualizado/#Codigo_IUC_Artigo_5) Article 5, paragraphe 8 du Code de la taxe de circulation unique

des péages portugais serait proche de 0,18 €/km. L'ensemble des tronçons autoroutiers concernés par la redevance est renseigné sur le site de Estradas<sup>3</sup>.

### *Droits d'accises sur le gazole professionnel*

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, le Portugal a mis en place un système de droits d'accises. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, le Portugal applique une différence de fiscalité entre le gazole à usage commercial et le gazole à usage privé utilisé comme carburant. Ce dernier est plafonné à 35 000 litres par véhicule et par an.

- Au 2 mars 2020, les droits d'accises s'élèvent à 51,26 €/hl.
- Actuellement, le montant du remboursement s'élève à 18,26 €/hl.
- Le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel s'élève donc à 33 €/hl, soit au niveau du plancher européen<sup>4</sup>.

## RAPPEL DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### *Concertation sociale*

Une nouvelle convention collective (CCTV)<sup>5</sup> pour le transport routier de marchandises a été signée le 8 août 2018 entre ANTRAM (la fédération des transporteurs portugais), FECTRANS (le syndicat des transporteurs et commissionnaires) et les différentes organisations syndicales. Cette mise à jour intègre plusieurs changements : une augmentation du salaire minimum légal conventionnel, une augmentation de la valeur de l'ancienneté ou encore une nouvelle classification, celle du « conducteur ibérique ». Cette dernière concerne les conducteurs réalisant des déplacements réguliers en Espagne qui incluent des découchers sur le territoire espagnol. Ils se voient ainsi gratifier d'un supplément de salaire et d'indemnités de déplacement plus importants qu'un conducteur national. Aussi, un conducteur est considéré comme international, lorsqu'il réalise des déplacements réguliers en dehors de la péninsule ibérique<sup>6</sup>. Changement également important, le paiement de deux heures supplémentaires par jour (clause 61) qui vient remplacer l'ancienne clause 74 (voir page 6). Auparavant appliqué au seul transport international, le paiement de ces deux heures supplémentaires devient obligatoire pour tous les conducteurs routiers, quel que soit le type de transport : international, ibérique, national (à l'exception de ceux conduisant des véhicules de moins de 7,5 tonnes). Les entreprises sont tenues d'appliquer, dans les 3 mois suivant la mise en vigueur de la convention, les nouvelles modalités liées aux heures supplémentaires. Enfin, la convention clarifie les dispositions concernant le temps de disponibilité et indique qu'il n'est pas considéré comme du temps de travail. Il n'est donc pas rémunéré.

Une nouvelle convention collective a été publiée le 8 décembre 2019. Elle est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020. L'étude ayant été réalisée en 2019, les données collectées concernent la convention collective du 8 août 2018 dont les montants sont repris dans cette étude. La nouvelle convention collective est toutefois consultable sur le site d'ANTRAM<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> <http://www.estradas.pt/index>

<sup>4</sup> Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels sur le gazole en Europe - Étude CNR du 19 mars 2020

<sup>5</sup> [http://fectrans.pt/images/informacao/Acordos/Mercadorias/CCTV2018\\_Mercadorias.pdf](http://fectrans.pt/images/informacao/Acordos/Mercadorias/CCTV2018_Mercadorias.pdf)

<sup>6</sup> Pour davantage d'informations sur les définitions des différentes catégories de conducteurs et leurs implications, voir clause 45 de la convention collective.

<sup>7</sup> <https://antram.pt/conteudo/2472-novo-cctv-publicado-em-bte-sessoes-de-esclarecimento>

## Rémunération de base

En 2019, le salaire minimum légal mensuel des conducteurs routiers portugais est de 630 € sans compter les nombreux suppléments obligatoires, tels qu'expliqués ci-dessous. Peu d'entreprises au Portugal appliquent un salaire de base supérieur au salaire minimum. Les 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> mois de salaire sont obligatoires. Ils peuvent être ramenés en douzièmes et payés mensuellement, ou bien être payés en deux fois, habituellement en juin et en décembre.

## Ancienneté

Les primes d'ancienneté (*diuturnidades*) sont prévues par la convention collective. Elles sont attribuées à partir de la troisième année passée dans l'entreprise, puis par périodes triennales. A partir de la 3<sup>e</sup> année d'ancienneté, un conducteur sous contrat portugais perçoit 16 € par mois. Après la quinzième année, elles sont plafonnées. Ainsi, un conducteur avec une ancienneté de 7 ans (moyenne constatée lors des entretiens) reçoit une prime d'ancienneté égale à 32 € (2\*16 €).

## Complément de salaire - Clause 45

Les conducteurs routiers portugais bénéficient d'un complément de salaire dont les montants dépendent du type de véhicule et de la portée géographique des déplacements. Dans le cas d'un conducteur affecté à l'international et conduisant un ensemble articulé de 40 tonnes, le complément de salaire s'élève à 31,5 €/mois.

Complément de salaire - Clause 45a

Groupe	Type de véhicule	Salaire de base	Montant du complément de salaire					
			National		Ibérique		International	
I	Moins de 7,5 tonnes	610 €	0	0,00 €	1.01	6,10 €	1.02	12,20 €
II	De 7,5 tonnes à 44 tonnes	630 €	1.02	12,60 €	1.03	18,90 €	1.05	31,50 €
III	Plus de 44 tonnes	630 €	1.04	25,20 €	1.06	37,80 €	1.10	63,00 €

Source: convention collective Antram

## Heures de nuit - Clause 48

La loi prévoit une augmentation de 25 % pour les heures de travail de nuit réalisées entre 22 h et 7 h. L'employeur peut aussi choisir d'allouer une indemnité de travail de nuit à hauteur de 10 % du salaire de base, soit 63 €/mois. La convention collective impose le paiement systématique de cette indemnité forfaitaire de travail de nuit aux conducteurs routiers affectés au transport ibérique ou international même si aucune opération de transport n'a lieu pendant ces heures. En revanche, elle est facultative sur l'activité domestique.

## Heures supplémentaires - Clause 61

La convention collective stipule aussi que tout conducteur routier conduisant un véhicule de plus de 7,5 tonnes, quel que soit le type d'activité : nationale, ibérique ou internationale, est payé deux heures supplémentaires par jour. Le calcul de ces heures prend en compte la rémunération légale de base, soit 630 €, le complément de salaire (clause 45) et l'ancienneté.

Les heures supplémentaires sont payées avec une augmentation de :

- 50 % sur la première heure,
- 75 % sur la deuxième heure<sup>8</sup>.

La valeur totale des deux heures supplémentaires doit être multipliée par 30 jours.

Le paiement de ces heures remplace le paragraphe 7 de l'ancienne clause 74<sup>9</sup> juridiquement critiqué à l'époque pour son manque de précision.

### *Prémio TIR - Clause 60*

La prime TIR est versée aux travailleurs se déplaçant à l'étranger dans l'exercice de leurs fonctions. Elle est indépendante du nombre de jours passés en déplacement. En 2019, sa valeur est de 130 € par mois. Considérée comme une rémunération liée à un déplacement, elle n'est pas soumise à cotisations sociales et est payée sur 13 mois. La prime TIR est depuis applicable au conducteur ibérique, d'une valeur de 110 € par mois.

### *Travail le week-end et les jours fériés - Clause 51*

Le travail effectué les jours de repos hebdomadaires, notamment le week-end ou les jours fériés, est rémunéré au double du tarif journalier, quel que soit le nombre d'heures travaillées.

La formule suivante sert au calcul du tarif journalier :

Rémunération mensuelle / 30 jours = Rémunération journalière<sup>10</sup>.

La rémunération mensuelle retenue comprend le salaire de base, l'ancienneté et la clause 45.

### *Indemnités de déplacement*

Le montant minimum de l'indemnité journalière légale à l'international est de 35 € en 2019, quelle que soit la destination. Sur l'activité nationale, l'indemnité journalière s'élève à 21,5 € et à 25 € pour la zone ibérique.

Toutefois, d'après les enquêtes terrain réalisées par le CNR, il semble que les indemnités de déplacement calculées au kilomètre soient encore largement répandues dans les entreprises de transport portugaises. Elles se situeraient entre 0,045 €/km à 0,11 €/km.

### *Cotisations sociales*

**Cotisations sociales au 1er janvier 2019 au Portugal**

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite au 1er janvier 2019 (en %)	Employeur	Salarié
Maladie-maternité, invalidité, vieillesse, survivants, maladies professionnelles et chômage (SGD)	23,75%	11,00%
Assurance accidents de travail	4,70%	0,00%
<b>Total</b>	<b>28,45%</b>	<b>11,00%</b>

Source: Cleiss

<sup>8</sup> Clause 49a. de la convention collective appliquée au TRM portugais.

<sup>9</sup> Pour plus d'informations sur la clause 74, l'étude Portugal 2014 du CNR est disponible en ligne.

<sup>10</sup> Clause 51 de la convention collective appliquée au TRM portugais.

La protection en matière d'accident du travail revient à l'employeur qui doit s'assurer auprès d'une compagnie d'assurance privée agréée. Le montant de la prime d'assurance dépend de la nature de l'activité et du degré du risque dans l'entreprise. Dans les entreprises de transport, elle s'élève à 4,70 %.

### *Impôt sur les revenus des personnes physiques*

#### **Impôt sur les revenus des personnes physiques au Portugal en 2019**

Revenus imposables annuels (en €)		Taux appliqué	Montant déductible
De	A	%	€
-	7 091	14,5	-
7 091	10 700	23,0	602,74
10 700	20 261	28,5	1 191,23
20 261	25 000	35,0	2 508,11
25 000	36 856	37,0	3 008,25
36 856	80 640	45,0	5 956,67
80 640		48,0	8 376,08

Source: PWC

Le Portugal applique la retenue à la source pour le paiement de l'impôt sur le revenu.

## 2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL PORTUGAIS 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2019, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM ainsi que sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays. Les retours des experts avec lesquels le CNR collabore ainsi que les conventions collectives et les divers documents des fédérations professionnels récoltés permettent de dresser un panorama du secteur du TRM portugais à l'international et de souligner les principales évolutions observées depuis la dernière étude. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers portugais (voir ci-après et page 18). Toutes les valeurs finalement arrêtées par le CNR, pour élaborer le profil type, sont la meilleure synthèse à dire d'expert de cet ensemble de sources.

### 2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 12 entreprises portugaises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Principaux marchés	Nombre de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	4	France, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni	5	n.d
Entreprise 2	2	Pays-Bas, Belgique, Royaume-Uni, France	2	n.d
Entreprise 3	17	Royaume-Uni, Pays-Bas, Allemagne, Norvège	17	3 000 000 €
Entreprise 4	9	Espagne, France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Luxembourg	9	890 000 €
Entreprise 5	3	Pays-Bas, Scandinavie, France	3	n.d
Entreprise 6	58	France, Allemagne, Benelux, Italie	68	7 000 000 €
Entreprise 7	40	Espagne, France	45	5 000 000 €
Entreprise 8	50	Royaume-Uni, France, Allemagne, Benelux	50	6 000 000 €
Entreprise 9	8	Espagne, France	8	900 000 €
Entreprise 10	10	Europe	9	1 200 000 €
Entreprise 11	24	Benelux, Allemagne, Suisse, Danemark	24	2 400 000 €
Entreprise 12	10	Allemagne, Pays-Bas, France	10	1 500 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international.

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seules les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées. Certaines entreprises combinent leur activité de transport international avec de la logistique ou encore une activité régionale.

Le CNR restitue le résultat de ces entretiens qui ne peuvent avoir une valeur statistique. Toutefois, ils apportent un éclairage terrain aux chiffres et informations obtenus par ailleurs. In fine, le CNR retient des valeurs à dire d'expert pour définir les coûts et conditions d'exploitation d'un PL « type » à l'international.

## VEHICULES

L'exploitation des véhicules dépend des caractéristiques des clients et des principaux marchés des entreprises. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 231 et 275 jours avec une concentration autour de 242 jours par an. Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 120 000 km et 155 000 km, avec une concentration autour de 140 700 km par an. La durée de conservation des tracteurs est comprise entre 5 et 10 ans, avec une concentration autour de 7 ans pour une grande majorité des entreprises interrogées. Les véhicules sont souvent acquis en crédit-bail sur 60 mois et conservés 2 à 3 années supplémentaires après la fin du contrat.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est de 1,06.

## MATERIEL

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI neuf est compris entre 85 000 € et 90 000 €, avec une concentration autour de 85 500 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque neuve est lui estimé à 27 000 €. Les entreprises semblent majoritairement avoir recours au leasing sur des périodes allant de 24 à 60 mois, avec une concentration sur 60 mois.

Le recours au crédit bancaire ou à l'autofinancement reste toutefois assez présent. Les entreprises achètent alors en autofinancement des véhicules d'occasion dont la valeur est comprise entre 20 000 € et 50 000 €. D'autres font aussi le choix de la location financière souvent sur 60 mois, entretien-réparations inclus.

Pour l'activité internationale, la durée de détention d'un tracteur est de 7 à 8 ans et de 10 à 12 ans pour les semi-remorques.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 1,5 %, et les conditions de contrat de crédit-bail permettent de calculer le coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 14 431 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,06.

## CARBURANT

Le gazole semble rester le premier poste de coût des transporteurs portugais, avant même le coût du conducteur, comme ceci avait été relevé en 2014 dans l'étude du CNR sur le TRM portugais. La consommation moyenne constatée est de 32,6 litres aux 100 km. Cette moyenne élevée s'explique notamment par les charges transportées et par la présence de véhicules Euro V voire parfois Euro IV dans les flottes. Pour mémoire, la consommation estimée en 2014 était de 32,34 litres aux 100 km.

Aucun des transporteurs rencontrés ne possède de cuve. Cependant, il convient de signaler que de nombreux transporteurs portugais en possèdent une. Tous s'approvisionnent en majorité en Espagne, où ils arrivent à obtenir de bons prix. La récupération partielle de droit d'accises sur le gazole professionnel s'applique également. D'après les observations du CNR, les entreprises s'approvisionnent principalement en Espagne (à hauteur de 95 %) et en France (à hauteur de 5 %). La moyenne 2019 des prix du carburant en Espagne issus des publications de la Commission européenne est de 0,9544 €/litre après récupération partielle de droit d'accises et de 1,0218 €/litre en France après la récupération partielle de la TICPE.

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises, le prix d'un litre de carburant revient à 0,9578 €.



## ENTRETIEN & REPARATIONS

La quasi-totalité des entreprises visitées possèdent un atelier intégré. Les autres confient au concessionnaire local l'entretien de leurs flottes, souvent dans le cadre d'un contrat. C'est le cas des transporteurs ayant opté pour la location financière. Le montant annuel de l'entretien-réparations pour un ensemble articulé 40 tonnes serait de près de 6 000 €/an. Il n'a que peu varié depuis l'étude réalisée par le CNR en 2014. Pour mémoire, un montant annuel de près de 5 920 € par an et par ensemble avait alors été retenu. Plusieurs transporteurs rencontrés s'occupent eux-mêmes de l'entretien de leurs véhicules directement dans leurs ateliers. Ceci peut expliquer en partie ce poste de coût relativement faible en comparaison de ceux des pays voisins. A titre d'exemple le poste entretien-réparations d'un ensemble articulé 40 tonnes français s'élève à plus de 9 000 €/an.

## PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 1 940 € et 4 000 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques), mais aussi selon le kilométrage et les charges transportées. La quasi-totalité des transporteurs interrogés possédant un atelier assurent eux-mêmes le changement et l'entretien des pneus de leurs flottes.

D'après les déclarations des transporteurs portugais, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 3 060 €.

## PEAGES

Ce poste de coût dépend fortement de la localisation des principaux clients des transporteurs. Ainsi, une entreprise intervenant quasi exclusivement en France et en Espagne peut dépenser près de 8 000 € de péages annuels par ensemble articulé, tandis qu'une autre se déplaçant souvent aux Pays-Bas, en Belgique, en Allemagne ou encore au Royaume-Uni voit ce poste de coût atteindre plus de 16 500 € par an et par véhicule.

D'après les calculs du CNR, le coût des péages se situe aux alentours de 14 200 € par an et par véhicule prenant en compte des voyages mixtes internationaux de moyenne et longue distances.

Ce poste de coût a peu varié depuis l'étude CNR de 2014. Le montant relevé était de 13 000 € par an pour un poids lourd 40 tonnes. Il semble que les transporteurs portugais accordent une attention particulière à ce poste de coût et font le choix d'éviter, quand ils le peuvent, certains tronçons payants.

## ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 2 160 € par an et par ensemble à 4 000 € par an et par ensemble. Les entreprises visitées font le choix en majorité de l'assurance tous risques.

Le montant ainsi retenu par le CNR est de 3 250 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques. Le poste assurances au Portugal peut paraître élevé en comparaison de ceux de ses voisins. Les transporteurs rencontrés déclarent n'avoir que peu de marge de négociation du fait d'un marché des assurances qui semble peu concurrentiel.

## TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Elle s'élève à 546 €/an pour un ensemble articulé 40 tonnes, Euro VI, 5 essieux avec suspensions pneumatiques.

## COUTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. La manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Certaines prennent en compte le coût de l'atelier intégré tandis que d'autres incluent dans leurs calculs le coût des activités annexes telles que la logistique. Selon les professionnels rencontrés sur place, ce coût est évalué entre 8 et 10 % du coût de revient total du véhicule.

## 2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs au Portugal ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos à Urbasa et Arroio en Espagne.

Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrats portugais, sont interviewés sur leurs conditions de travail et leur rémunération.

En synthèse de ces sources et de l'étude documentaire, le CNR définit un profil type de conditions d'emploi et de rémunération d'un conducteur de TRM sous contrat portugais affecté à l'international.

### CONDITIONS DE TRAVAIL

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. Les transporteurs portugais ont souvent recours à des CDD (contrat de six à neuf mois, renouvelé une fois) avant de transformer le contrat en CDI. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 233 jours, la fourchette se situant entre 231 jours et 260 jours. Le nombre légal de jours de congés payés est de 22 jours ouvrés auquel on ajoute 13 jours fériés. Plusieurs conducteurs interrogés déclarent avoir 30 jours de congés payés par an, jours fériés confondus, souvent posés en hiver et en été. Les conducteurs travaillent donc 10,75 mois effectifs par an. L'ancienneté moyenne constatée lors des entretiens auprès des entreprises portugaises est élevée, 7 ans. Elle reste la même que celle relevée en 2014.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs portugais affectés à l'activité internationale réalisent en général entre 16 à 20 découchers par mois et dans la majorité des cas rentrent chez eux toutes les deux semaines. A noter cependant, la part croissante de conducteurs déclarant rentrer chez eux tous les week-ends.

Enfin, le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 135 800 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de près de 135 300 km. La moyenne retenue pour cette mise à jour est de 135 500 km par an. Le ratio conducteur/tracteur relevé est de 1,04.

Les transporteurs portugais sont également confrontés à une pénurie de conducteurs. Pour y remédier ces derniers ont recours à des conducteurs étrangers notamment brésiliens, facilité en cela par une langue commune.

## RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

### *Rémunération des conducteurs à l'international*

Le salaire minimum légal mensuel d'un conducteur routier portugais est de 630 € brut par mois. Son montant est inscrit dans la convention collective, il est par ailleurs largement repris par les entreprises. Le salaire minimum est complété par l'ancienneté, égale à 32 €/mois dans le cas d'un conducteur routier ayant une ancienneté de 7 ans, et par des ajustements liés aux différentes clauses (clauses 45,48, 60 et 61). Les conducteurs routiers sont payés sur 14 mois. Les 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> mois sont mensualisés pour permettre la reconstitution du coût d'un conducteur « type » (voir ci-après). Ils tiennent compte du salaire minimum légal, 630 €, du complément de salaire, 31,5 €, de l'ancienneté, 32 €, et des clauses 48 et 61 uniquement pour le 13<sup>e</sup> mois.

Une part variable comprenant les indemnités de déplacement vient s'ajouter au salaire fixe. La plupart des conducteurs rencontrés déclarent être indemnisés au kilomètre. La fourchette varie entre 0,045 € et 0,11 € du kilomètre. Certains transporteurs et conducteurs rencontrés déclarent cependant indemniser et percevoir des indemnités sous forme d'indemnité journalière comme prévu par la convention collective, soit 35 €/jour quelle que soit la destination. En plus de ces indemnités de déplacement, les conducteurs portugais perçoivent la prime TIR, valable pour chaque mois travaillé. Elle s'élève à 130 €/mois à l'international. Il faut également ajouter à cela les indemnités de fin de semaine (clause 51). Dans le cas d'un conducteur « type » portugais affecté à l'international, un forfait de 2 week-ends par mois est retenu.

## PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT PORTUGAIS AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT

Profil type conducteur international - Portugal- 2019					
Caractéristiques		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conducteur travaillant à 100% à l'international.</li> <li>- Retour à la base un week-end sur deux en moyenne.</li> <li>- Salaire de base calculé d'après les minima légaux de la convention collective.</li> <li>- Ancienneté moyenne de 7 ans.</li> <li>- Deux modes de calcul coexistent pour les indemnités de déplacement : forfait à la journée de 35 € par jour ou une indemnité kilométrique comprise entre 0,045 et 0,11 € du km. L'indemnité kilométrique reste le cas le plus répandu auprès des conducteurs et entreprises rencontrés.</li> <li>- Temps de service de près de 200 heures par mois sur 10,75 mois.</li> </ul>			
Kilométrage annuel réalisé		135 500 km			
Nombre de jours de travail par an		233			
Nombre de semaines d'activité par an		45,5			
Nombre d'heures de conduite par an		1 980			
Recomposition du coût d'un conducteur type portugais en 2019					
Présentation officielle sur les fiches de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	Unité	1 229,50 €	Salaire Brut	Unité	1 229,50 €
Salaire brut minimum conventionnel	30 jours	630,00 €	Salaire brut minimum conventionnel	30 jours	630,00 €
Ancienneté	7 ans	32,00 €	Ancienneté	7 ans	32,00 €
Complément de salaire - Clause 45		31,50 €	Complément de salaire - Clause 45		31,50 €
Clause 48 - indemnité travail de nuit (10% du salaire minimum)		63,00 €	Clause 48 - indemnité travail de nuit (10% du salaire minimum)		63,00 €
Clause 61 (2 heures supplémentaires par jour)	60 heures	325,08 €	Clause 61 (2 heures supplémentaires par jour)	60 heures	325,08 €
Mensualisation des 13e et 14e mois		147,92 €	Mensualisation des 13e et 14e mois		147,92 €
<b>Cotisations sociales</b>	<b>28,45%</b>	<b>349,79 €</b>	<b>Cotisations sociales</b>	<b>11,00%</b>	<b>135,25 €</b>
SGD	23,75%	292,01 €	SGD	11,00%	135,25 €
Assurance accidents du travail	4,70%	57,79 €			
<b>Rémunération brute chargée hors Premio TIR et hors indemnités de fin de semaine</b>		<b>1 579,29 €</b>	<b>Salaire net avant impôt pendant 10,75 mois de travail effectif hors Premio TIR et indemnités de fin de semaine</b>		<b>1 094,26 €</b>
			<b>Impôt sur le revenu</b>		<b>145,87 €</b>
Premio TIR (mois travaillés uniquement) - Clause 60	13 mois	140,83 €	Premio TIR (mois travaillés uniquement) - Clause 60	13 mois	140,83 €
Indemnités de fin de semaine (mois travaillés uniquement) - Clause 51	2 week-ends	184,93 €	Indemnités de fin de semaine (mois travaillés uniquement) - Clause 51	2 week-ends	184,93 €
<b>Rémunération brute chargée, toutes primes et indemnités incluses (pour un mois de pleine activité)</b>		<b>1 905,06 €</b>	<b>Salaire net après impôt sur le revenu (pour un mois de pleine activité)</b>		<b>1 274,15 €</b>
<b>Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,75 mois dans l'année), 35 €/jour</b>		<b>700,00 €</b>	<b>Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,75 mois dans l'année), 35 €/jour</b>		<b>700,00 €</b>
<b>Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité</b>		<b>2 605,06 €</b>	<b>Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité</b>		<b>1 974,15 €</b>
Recomposition du coût annuel d'un conducteur portugais en 2019					
Salaire fixe brut chargé * 10,75 mois	10,75 mois	20 479,41 €	Revenu fixe net d'impôt * 10,75 mois	10,75 mois	13 697,09 €
Salaire fixe sur 1,25 mois (congrés payés, fériés, inactivité)	1,25 mois	1 974,12 €	Salaire fixe sur 1,25 mois (congrés payés, fériés, inactivité)	1,25 mois	1 185,48 €
Indemnités * 10,75 mois		7 525,00 €	Indemnités * 10,75 mois		7 525,00 €
<b>Coût total annuel</b>		<b>29 978,52 €</b>	<b>Revenu net annuel</b>		<b>22 407,57 €</b>
<b>Coût horaire de conduite en €</b>		<b>15,14 €</b>	<b>Revenu net moyen mensuel</b>		<b>1 867,30 €</b>
<b>Coût kilométrique en €</b>		<b>0,22 €</b>			

Source: études CNR Europe

Le coût du conducteur calculé par le CNR a augmenté de 14,3 % depuis 2014. Le coût total annuel d'un conducteur était de 26 217 € contre 29 979 € en 2019. Cette hausse s'explique par l'augmentation des salaires inscrite dans la nouvelle convention collective signée en août 2018, aussi bien sur le salaire brut mensuel que sur les indemnités de déplacement. En moyenne, sur 5 ans, le coût annuel total d'un conducteur affecté à l'international a augmenté de +2,7 %/an. Le nombre de jours d'activité par an et le kilométrage annuel réalisé par un conducteur « type » sous contrat portugais n'ont que peu varié.

Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 15,14 € en augmentation de plus de 14,4 % par rapport à 2014. Pour mémoire, le CNR avait relevé, en 2014, un montant de 13,24 €/heure. Il reste toujours comparable aux coûts horaires rencontrés dans certains pays de l'est de l'Europe.

## 2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL

Conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, conditions 2019		
	unité	Portugal <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	140 700
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	242
Ratio semi-remorque/tracteur		1,06
Coût d'un conducteur	€/an	29 979
Ratio conducteur/tracteur		1,04
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	14 431
Consommation moyenne aux 100 km	litres	32,6
coût unitaire du carburant, moyenne 2019*	€/litre	0,9578
Coût annuel du carburant	€/an	43 909
Pneumatiques	€/an	3 060
Entretien-réparations	€/an	6 000
Péages et vignette	€/an	14 200
Assurance (véhicule)	€/an	3 250
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule**	€/an	546
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>116 492</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	0,83

Source : études CNR Europe

\* Après récupération partielle des droits d'accises en Espagne

\*\* Hors demande de "veículo longo", si application la taxe à l'essieu s'élève à 273 €/an et par ensemble

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes portugais affecté à l'international longue distance, hors coûts de structure, se situe à 0,83 €. Il reste le même que celui calculé par le CNR en 2014. Certains postes de coûts comme le coût conducteur (+14,3 %), le coût de détention (+16,8 %), le poste péages (+9,2 %) ou encore le poste assurances (+41,3 %) ont augmenté par rapport à 2014, mais ces hausses sont compensées par la baisse du coût annuel du carburant, premier poste de coût des transporteurs portugais. Il passe de 51 426 €/an en 2014 à 43 909 €/an en 2019, en baisse de 14,6 %.

Au final, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 8 % du coût total, le prix de revient serait de 0,89 € au kilomètre en 2019. Cette estimation concorde parfaitement avec les informations transmises par les transporteurs qui évaluent leur prix de revient entre 0,80 €/km et 0,90 €/km.



### 3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

Eurostat <https://ec.europa.eu/eurostat>

Cleiss <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/portugal.html>

Organisations professionnelles et syndicales

ANTRAM <https://antram.pt>

FECTRANS <http://www.fectrans.pt>

### 4. ANNEXES

Annexe : Convention collective (CCTV) du transport routier de marchandises au Portugal entre ANTRAM et FECTRANS - Portugais